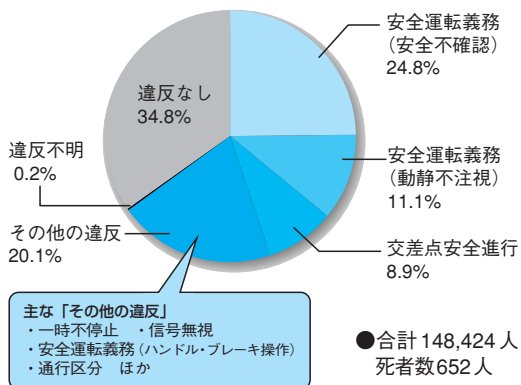




自転車は歩道と車道のどちらを走行しているか？

●平成22年の自転車乗用中(第1・2当事者)の法令違反別死傷者数 ※警察庁資料



平成22年の自転車乗用中(第1・2当事者)の死傷者数は約15万人。このうち

Why 自転車乗用中の死傷者のうち65.2%が法令違反をしている！



Q1 2.5m歩道のある道路で車道を走行していた自転車は何%だったでしょうか？

A 実際の観察から

★Q1の回答 車道を走行した自転車262台中185台(70.6%)

2.5m歩道がある車道は進行方向が都心方面であることから、朝のラッシュアワーではクルマ・バイクとも交通量が多かった。車道を守る自転車はクルマの脇をすり抜けるように走っており、数台が一列に連なって走っていた。自転車は走ることに集中している様子で、周囲のクルマ・バイクに配慮した運転行動はとっていなかった。

観察中、危険な場面に遭遇したのは路側帯に配送トラックが停車した際。自転車は後方確認をせず車道に膨らんで追越し、後ろを走るバイクは自転車を避けようとして車線を変更したところ、危うくクルマと接触しそうになっていた。

対照的に、ドライバー・ライダーは路側帯側の間隔を広めにとりながら走行して、自転車をかなり意識していた。特にライダーにとって自転車の運転行動は危険に感じられるようで、前方に自転車が走行している場合に、減速して後方につく場面が何度か見られた。



「合対策」をまとめた。

総合対策では、歩道での歩行者の安全を確保するため、「幅3m未満の歩道」における普通自転車歩道通行可の交通規制は、歩行者の通行量が極めて少ないような場合、車道の交通量が多く自転車が車道を通行すると危険な場合等を除き、見直すこととしている。

また自転車が「車両」であることを改めて徹底し、「原則として車道を走る」「歩道は歩行者優先」といった原則を自転車利用者に周知させるほか、スピードを出さず場合には車道での通行を促進する。そこで今回は、幹線道路における自転車の走行状況を観察した。

※動静不注視は危険に対する注意を怠ること

観察場所は、東京・新宿区の主要幹線道路。車道では朝夕のラッシュアワーに

Advice

自転車利用者は車両を扱っている意識を強く持つこと

観察日は晴天で、朝の自転車利用者のほとんどは通勤・通学者。自転車のほとんどが上り方面に向かって走行していた。観察中1時間に通過した自転車の台数は558台だった。

幅2.5mの歩道を走る自転車は全体の3割程度で、7割が車道を走行していた。車道を走る自転車はスポーツタイプが多く、走行速度はおおむね25km/h以上と高かった。路側帯に駐車車両がある場合、多くの自転車は後方確認をせずに進路変更を行っていた。

一方、ドライバー・ライダーは追い越しの際、自転車との間隔を広くとるなど、車道を走る自転車に十分な注意を払いながら運転していた。特に左折時には路側帯を走行する自転車を目視で確認していた。しかし、運転席からは歩道の様子が見えにくいためか、歩道を走る自転車に対しては気づかず、歩道走行中の自転車と左折するクルマとで出会い頭に急ブレーキを行う場面にも遭遇した。

幅5mの歩道では、車道を走る自転車



Q2 5m歩道のある道路で歩道を走行していた自転車は何%だったでしょうか？

非常に少なく、ほとんどが歩道を走行していた。スポーツタイプに乗る人は少なく、大半は一般自転車。法規上、自転車は車道側を走らなければならないが、実際には自転車が歩行者の間を縫うように走行していた。

自転車利用者は車道走行時にはクルマやバイクの動きに注意するとともに、歩道走行時には歩行者優先の遵守と「自転車は車両である」という意識をもって運転を心がける必要がある。また、ドライバー・ライダーにとっては自転車の動きは予測が難しい。自転車の通行量が多い道路を運転する際には十分に注意を払うべきだ。

A

実際の観察から

●2.5mの歩道がある道路での自転車の走行状況(262台)

Table with 3 columns: 歩道を走行した自転車, 車道を走行した自転車, 合計. Values: 77 (29.4%), 185 (70.6%), 262.

●5mの歩道がある道路での自転車の走行状況(296台)

Table with 3 columns: 歩道を走行した自転車, 車道を走行した自転車, 合計. Values: 289 (97.6%), 7 (2.4%), 296.

★Q2の回答 歩道を走行した自転車は296台中289台(97.6%)

普通自転車に乗る子ども連れや女性、高齢者のほとんどは、下り方面の車道側にある5m幅の歩道を走行していた。大半の自転車はスピードを抑え気味に走っていたが、歩行者に対してベルを鳴らし進路を空けて走っている場面もあり、歩道での歩行者優先意識がまったく感じられなかった。また、走行中にヘッドホンで音楽を聞いたり、片手で携帯電話を操作して走行するなど、車両を扱っている意識の希薄さもうかがえた。

さらに、上り方面の路側帯から下り方面の路側帯に斜め横断する無謀な走行をする自転車もいた。中央分離帯で一時的に停止して下り方面の車両が途切れるのを待っていたが、自分の後方を走る上り方面の車両には一切注意を払っておらず、多くの車両が自転車の手前で減速をしていた。



★「SJ」読者アンケートにご協力ください。

ご協力いただいた方には抽選でクオカードをプレゼント中！詳細は以下をご覧ください。http://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/